GMC
KUORMAVAUNUT





SISÄLLYSLUETTELO:

	Sivu
Minkälainen on kuljetustehtävänne?	2
General Motorsin Analyysipalvelu	3
Tyypillinen tapaus	4
GMC kuormavaunu — teknillinen yleiskatsaus	5
General Motorsin takuu ja huoltojärjestö	11
Mallien selitykset: Malli T:19	12
T:30	14
T:42	16
T:44	18
Vertaileva taulukko GMC-sarjasta	20
GMC:n vakiomallinen ohjaajanhytti	22
Muutamia GMC-alustoille rakennettuja kuormavaunuja	23

LIIKKEELLE, joka aikoo pitää puoliaan ja kehittyä yhä kireämmästä kilpailusta huolimatta, on erinomaisen tärkeätä valppaasti seurata niitä seikkoja, jotka voivat vaikuttaa sen kehitykseen ja tuottoisuuteen. Kysymys nopeammista, taloudellisemmista ja paremmin tarkoitustaan vastaavista kuljetustavoista on nyt saanut entistä enemmän tilaa nykyaikaisten liikemiesten laskelmissa. Kuljetuskysymyksen onnistunut ratkaisu vaikuttaa määräävästi liikkeen kasvuun ja tuottoisuuteen.



tahi



tahi



MINKÄLAINEN ON KULJETUSTEHTÄVÄNNE?

Vielä ei ole kaukana se aika, jolloin yleisesti katsottiin, että liikkeen kuljetukset oli tyydyttävästi järjestetty, kun oli hankittu tarpeellinen luku kuormavaunuja "jotakin hyvää merkkiä". Elleivät nämä ehtineet suorittamaan kuljetuksia, ostettiin vaunu lisää, tahi — jos lisäkuljetukset olivat tilapäisiä — vuokrattiin vaunu niitä varten.

Nyt, kun on tultu huomaamaan, kuinka tavattoman tärkeätä kuljetuksien järkiperäinen järjestely on, tutkitaan ensin perinpohjaisesti itse kuljetustehtävät sekä niiden vaatimukset, ennenkuin hankitaan tarvittava kuormavaunu — tahi kuormavaunut.

Kuormavaunu, jota säännöllisesti ylikuormitetaan, ei ajan pitkään ole edullinen sijoitus. Toiselta puolen aiheutuu myös tappiota siitä, jos pidetään kuormavaunua, jonka kykyä ei täysin voida käyttää hyväksi. Selvänäköinen nykyajan liikemies ei tästä syystä tyydy yksinomaan tutkimaan, minkälaisia tavaroita hänellä pääasiallisesti on kuljetettavana. Hän ottaa huomioon myöskin tavaran painon ja koon — sekä onko se arkaa kylmälle, lämmölle tahi kosteudelle. Hän kiinnittää laskelmissaan huomiota tien pituuteen, laatuun ja kaltevuussuhteisiin sekä tavaran kuormaukseen ja purkamiseen. Toisin sanoen — hän analysoi tarkkaan kuljetustehtävänsä saadakseen selville, minkälainen kuormavaunu on tarkoituksenmukaisin ja taloudellisin juuri hänen kuljetuksiinsa. Vasta hankittuaan kaikki nämä tiedot hän valikoi kuormavaunun, joka kaikissa suhteissa täyttää nämä vaatimukset. Siksi hänen täytyy ottaa huomioon, että kuormavaunun alustan, minkä hän valitsee, tulee pystyä lasketun kuorman lisäksi kantamaan vielä sen korin painon, joka on soveliain hänen tarkoitukseensa. Kun vaunun bruttopainosta vähennetään alustan ja korin paino, täytyy jäädä jälelle riittävä kantovara kuormaa, vettä, bensiiniä sekä miehistöä varten.

Kokemus osoittaa, että liikemies, joka kuormavaunua ostaessaan menettelee tämän periaatteen mukaan, saa runsaan palkinnon vaivasta, minkä hän on käyttänyt kuljetuksiensa perinpohjaiseen analysoimiseen.

GENERAL MOTORSIN ANALYYSIPALVELU

General Motorsin Tukholman-tehdas liitti muutamia vuosia sitten kuormavaunuosastoonsa erityisen osaston, jonka tehtävänä on tutkia eri liikkeitten kuljetustehtäviä. Tämän osaston ammattimiesten kokemukset ovat maksutta ja ilman ostopakkoa Teidän käytettävissänne. Jos haluatte käyttää heidän apuaan, on Teidän vain lähetettävä tälle osastolle huolellisesti täytettynä kaavake, jossa mainitaan kaikki ne tiedot, mitkä ovat tarpeen lausuntoa varten. Näitä kaavakkeita on saatavana kaikilta valtuutetuilta GMC-myyjiltä maassamme. Vieressä on tämän kaavakkeen kuva. Kun kaavake saapuu General Motorsille, tutkitaan se heti huolellisesti, minkä jälkeen tiedustelijalle lähetetään lähimmän GMC-myyjän kautta yksityiskohtainen lausunto ja osoitus siitä GMC-sarjan mallista, joka parhaiten sopii tarkoitukseen.

GMC-sarjaan kuuluu nimittäin kokonaista 11 perusmallia, ja kutakin perusmallia on eri kokoja sekä erilaisin varustein. GMC-sarjassa on siis kutakin kuljetustarkoitusta varten kuormavaunutyyppi, jossa yhtyvät kaikki ne ominaisuudet, mitkä tämä kuljetus vaatii.

Sivulla 20 on vertaileva taulukko kaikista GMC-sarjan alustatyypeistä, joista seuraavia, tavallisimpiin painoluokkiin kuuluvia malleja voidaan heti toimittaa varastosta:

T-17	korkeintaan	1¼	tonnin	kuljetuksiin
T-19	”	2	”	”
T-30	”	2½	”	”
T-42	”	3½	”	”
T-44	”	4	”	”

Analyysikaavake

KUVAAVA TAPAUS

Eräs tunnettu leipätehdas halusi äskettäin järjestää kuljetustehtävänsä paremmalla tavalla ja jätti kysymyksen General Motorsin analyysipalvelun ratkaistavaksi. Selostamme tässä lyhyesti kysymystä ja sen ratkaisua:

Päiväys ...

JAOTTELU KULJETUSKUSTANNUSTEN MÄÄRÄÄMISTÄ VARTEN.

Laadittu ...
Varusteet ...

KIINNITETTY PÄÄOMA

1. Konealusta, F. O. B. ... Smk ...
   a. Ohjaajankoppi ... » ...
   b. Kori ... » ...
   c. Maalaus ... » ...
   d. ... » ...
   e. ... » ...
   f. Rahti y. m. ... » ...
2. YHTEENSÄ KIINNITETTY PÄÄOMAA ... Smk ... Smk
3. Rengaskustannukset a. ... Smk ...
   b. ... » ...
   (Kohdat 3a ja b yhteensä) Smk
4. Poistettava määrä (kohta 2 miinus 3) ... Smk ...

KIINTEITÄ MENOJA — Kust. vuotta kohden

5. Korkoa koko kiinnitetylle pääomalle ... % kohdasta 2 ... Smk ...
6. Verot ... » ...
7. Rekisteröiminen ... » ...
8. Vakuutukset: Smk ... Smk ... Smk ... Smk ... » ...
9. Autosuoja ... » ...
10. Poistoja (ajetun matkan, mallin vanhuuden ja työsuhteitten vuoksi) ... » ...
11. ... » ...
12. ... »
13. YHTEENSÄ KIINTEITÄ MENOJA VUODESSA ... Smk

KÄYTTÖKUSTANNUKSET — Kust. km:lta

14. Polttoainetta ... km litralla á Smk ... litralta ... Smk ...
15. Renkaat, Smk ... km:n ajokestävyydestä ... » ...
16. ... » ...
17. Korjaukset ja kunnossapito, rasva muk. luettu ... » ...
18. ... » ...
19. Sylinteriöljyä ... km litralla á Smk ... litralta ... » ...
20. YHTEENSÄ KÄYTTÖKUSTANNUKSIA KILOMETRILTÄ ... »
21. Ajettu km.-määrä päivässä ...
22. Työpäivien määrä vuodessa ...
23. Yhteensä kilometrejä vuodessa ...
24. YHTEENSÄ KÄYTTÖKUSTANNUKSIA VUODESSA (Kohta 20 × kohta 23) ... Smk

PALKKAUSMENOJA — Kust. päivää kohden

25. Kuljettajan palkka (...) tunnin työpäivästä ... Smk ...
26. Apulaisen palkka (...) tunnin työpäivästä ... » ...
27. Tarkastus ja esimiehet (osa menoista kuormavaunun osalle) ... »
28. PALKKAUSMENOJA PÄIVÄSSÄ (Kaikki) ... »
29. YHTEENSÄ PALKKAUSMENOJA VUODESSA (Kohta 22 × kohta 28) ... Smk
30. YHTEENSÄ TYÖKUSTANNUKSIA VUODESSA (Kohta 13, 24 ja 29 laskett. yhteen) ... Smk
31. Yhteensä työkustannuksia päivässä (Kohta 30 : kohta 22) ... Smk ...
32. Yhteensä työkustannuksia kilometriltä (Kohta 30 : kohta 23) ... » ...
33. Keskimäärin ajoja päivässä ...
34. Keskimäärin kilometrejä ajoa kohden ...
35. Keskimäärin (Yksikkö) ... kuljetettu ajoa kohden ...
36. Kustannukset ajoa kohden (Kohta 31 : kohta 33) ... Smk ...
37. Kustannukset kuljetettua (Yksikkö) ... kohden (Kohta 36 : kohta 35) ... » ...
38. Kustannukset (Yksikkö) ... kohden kilometriltä ... » ...

GENERAL MOTORS NORDISKA A./B.

Analyysikaavake kuljetuskustannusten määräämistä varten.

”Jaettavana oli joka päivä yli 125 laatikkoa leipää. Nämä on toimitettava perille säännöllisesti — leivän täytyy aina joutua kuluttajille tuoreena — toimitusten täytyy olla täsmällisiä, jotta vähittäiskaupat voivat luottaa siihen, että ne ajoissa saavat täydennyksen varastoonsa. Lisäksi kuljetus on suoritettava taloudellisesti.

Todettiin, että edullisin toimintasäde kullekin kuormavaunulle on 80 km. Tällaisella kiertomatkalla ehdittiin toimittaa tavaraa noin 60 asiakkaalle. Vaunun täysi kuorma oli 40 laatikkoa, joista kukin painoi 35 kiloa.

Oli siis kahdeksantuntisena työpäivänä ehdittävä: ensiksikin kuormaamaan vaunu, toiseksi käymään 60 asiakkaan luona, kolmanneksi ajamaan 80 km. ja lopuksi vaunu oli pantava autosuojaan — ilman että tästä aiheutuisi ylityötä.

Alusta alkaen oli selvää, että vain kuusisylinterinen moottori saattoi kehittää tarvittavan nopeuden. Vaunulla täytyi olla neljä vaihdetta eteenpäin, jotta ei menetettäisi aikaa lähdössä monien pysähdysten jälkeen. Ja tietysti nelipyöräjarrut — nehän ovat välttämättömät turvallisuudelle, kun ajetaan nopeilla kuormavaunuilla vilkasliikkeisiä katuja.

Kun tutkimus oli kehittynyt näin pitkälle, huomattiin, että GMC T:19 BS, jolla on tavattoman lyhyt kääntösäde, oli juuri se kuormavaunu, joka sopi tähän tehtävään.

”GMC T:19 oli juuri se kuormavaunu, joka sopi tähän tehtävään”. . .

Vielä oli kuitenkin eräs seikka otettava laskelmissa lukuun. Liikkeellä oli nimittäin toisinaan myöskin maidonkuljetuksia, jolloin kuorma saattoi nousta 2½ tonniin. Aikaisemmat kokemukset olivat kuitenkin selvästi varoittaneet kuormavaunujen liikakuormitukseste. Tähän tarkoitukseen oli siis 2½ tonnin kuormavaunu joka suhteessa sopivin. Senkin tuli olla voimakas sekä yhtä nopea ja notkea kuin ne kuormavaunut, joita käytetään päivittäisissä toimituksissa. Lopulliseksi ratkaisuksi tuli siis, että liike osti yhden GMC T:30 sekä kolme GMC T:19.

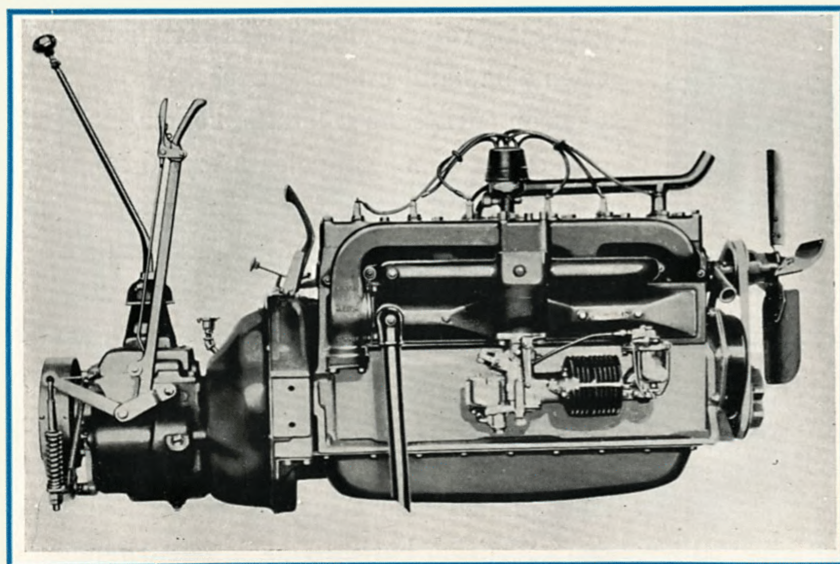
Nämä vaunut ovat täyttäneet tehtävänsä niin tyydyttävästi, että huomattavasti lisääntynyt vaihto jo on tehnyt kuormavaunujen lisäämisen tarpeelliseksi. General Motorsin analyysipalvelu laatii sentähden paraillaan uutta ehdotusta tälle liikkeelle.

GMC KUORMAVAUNU — TEKNILLINEN YLEISKATSAUS

Kaikille GMC-sarjan malleille on yhteistä voimakas vetokyky sekä erinomaisen tanakka rakenne. Seuraavat seikat lienevät kiintoisia:

SARJA T:17—19.

Malleissa T:17—19, jotka on tarkoitettu keveämpiä kuormia varten, on kuusisylinterinen L-moottori, jonka 58 hevosvoimaa täysin riittää vaikeissakin kuljetuksissa.



Malleissa T:17—19 on L-tyyppinen moottori, joka jarruttaa 58 hv. — tämä voimakkuus on näille kuormavaunuille riittävä vaikeissakin kuljetuksissa.

Kampiakseli on tasapainoitettu staattisesti ja dynaamisesti sekä väännön varalta ja painaa 24 kiloa. Kampipolvia sekä kiertokankien alapäätä tasapainoittavat erityiset vastapainot, joten moottorin käynti on saatu pehmeäksi ja värinättömäksi ja samalla värinän aiheuttama aineksen liikarasittuminen poistettu kokonaan. Kampiakseli on tuettu kolmella päälaakerilla, joiden sekä ylä- että alapuolisko on valkometalli-sisusteisesta pronssista. Männät ovat "puoliterästä", joka on kevyttä, mutta samalla hyvin lujaa. Männänrenkaita on kolme, kaksi männäntapin ylä- ja yksi alapuolella. Kiertokanget ovat muotoon taotusta I-teräksestä. Nokka-akseli on kooltaan tukeva ja kolmesta kohtaa laakeroitu. Sitä käyttää kampiakseli äänettömällä ketjulla. Jäähdytyslaitteisiin kuuluu vesipumppu ja tuulettaja. Jäähdyttäjään mahtuu yli 11 litraa. Moottoria voitelee öljypumppu, joka painaa kolmea putkea myöten voimakkaan öljyvirran päälaakereihin, joista öljy sitten kulkeutuu edelleen kaikkiin moottorin liikkuviin osiin. Öljypumppua käyttää sama akseli kuin virranjakajaakin. Siinä tapauksessa, että öljypumppu jostain syystä lakkaa toimimasta, katkee yhteisellä akselilla oleva sokkanaula, jolloin virranjakajakin pysähtyy. Täten pysähtyy koko moottori ennenkuin öljynpuute on ehtinyt saada aikaan mitään vahinkoa.

Moottorissa on myöskin kampikammion-tuuletus sekä bensiinin- ja ilmanpuhdistaja. Marvel-kaasuttajassa on kiihdytyspumppu, jonka avulla voi lähteä nopeasti liikkeelle ja ajaa hyvin joustavasti.

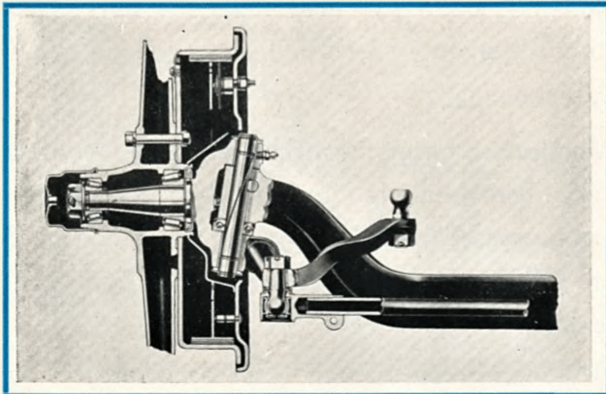
Bensiinisäiliöön mahtuu lähes 65 litraa ja se on asetettu kehyksen sivuun.

Käynnistysmoottori, dynamo ja sytytys ovat Delco-Remy valmistetta, joka on tunnettu luotettavuudestaan. Sytytystulpat AC-merkkiä.

Kytkin on kuiva, yksilevyinen, itsetarkistava ja itsetuulettava, kokonaan vauhtipyörän kopan sisällä. T 19-mallilla on nelivaihteinen vaihdelaite, nimittäin neljä vaihdetta eteen- ja yksi taaksepäin. Välityssuhteet ovat:

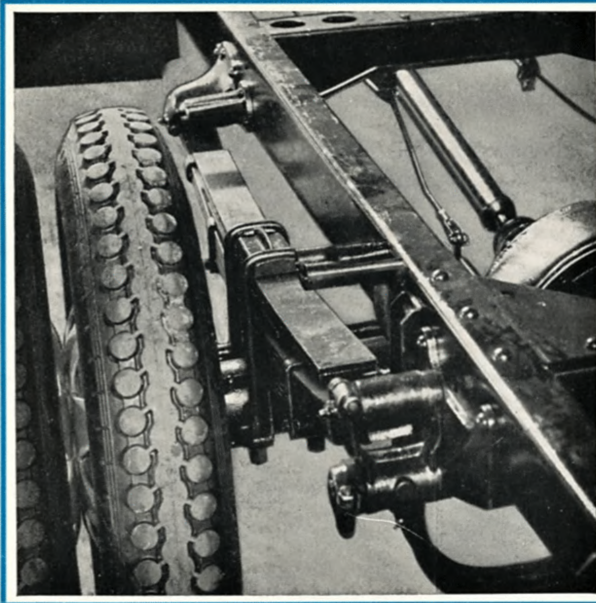
Ykkönen	5,56 : 1
Kakkonen	3,47 : 1
Kolmonen	1,75 : 1
Nelonen	1 : 1
Taaksepäin	5,70 : 1

Etuakseli on karkaistua ja muotoon taottua I-terästä, n. k. käännettyä Elliot-mallia, erikoista krominikkeliterästä. Pyörissä Timken rullalaakerit. Kääntöpultti varustettu kuulalaakerilla pystysuoran paineen varalta.



T:19 etuakselirakenteen poikkileikkaus

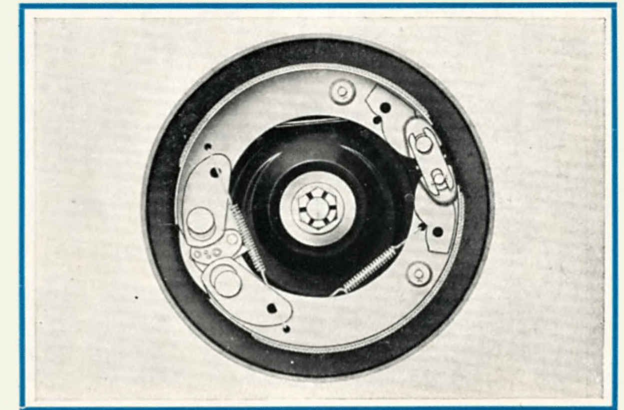
Taka-akseli on puoleksi vapaa, vetopyörät kartiomaiset. Banjomallinen, teräksestä puristettu koppa. Akselit ovat krominikkelimolybdeniterästä. Pyöräin työntövoima vaikuttaa kehykseen jousien välityksellä. Taka-akselin välityssuhde 6,83 : 1.



T:19 takajousi ja apujousi

Puolisoikeat jouset ovat piimanganiterästä. T 19 etujousissa on 7 ja takajousissa 8 liuskaa. Lisäksi niissä on n. k. progressiivinen apujousi, joka alkaa vaikuttaa, kun kuorman paino on tarpeeksi suuri.

Nelipyöräjarrut ovat mekaaniset, Bendix-malliset paisuntajarrut, puoleksi itsetehostavat. T 19 nelipyöräjarrujen koko jarrutuspinta on 1518 sm^2. Näiden erinomaisen tehokkaiden jarrujen turvin ajaja voi vaaratta käyttää vaunun nopeutta tietäen aina hallitsevansa vaunua.



T:19 etujarru

Kehys on puristettua U-terästä, korkeus 15,2 sm. ja paksuus 5 mm., laippojen leveys 6 sm., joten se kestää paljon suurempaakin rasitusta kuin mihin se jokapäiväisessä käytössä joutuu. Poikkitukia kaikkiaan 5, niihin luettuna moottorin takimmainen kannatin, joten rakenne on erinomaisen tanakka. Kehyksen kiskojen sisällä kulmarautavahvikkeet paikoissa, joita suurin rasitus kohtaa. Kojelaudassa on: nopeusmittari, öljynpaineen mittari, amperimittari, sytytyksen ja valojen katkaisija, kuristusvipu ja mittarilamppu.

SARJA T 25—44

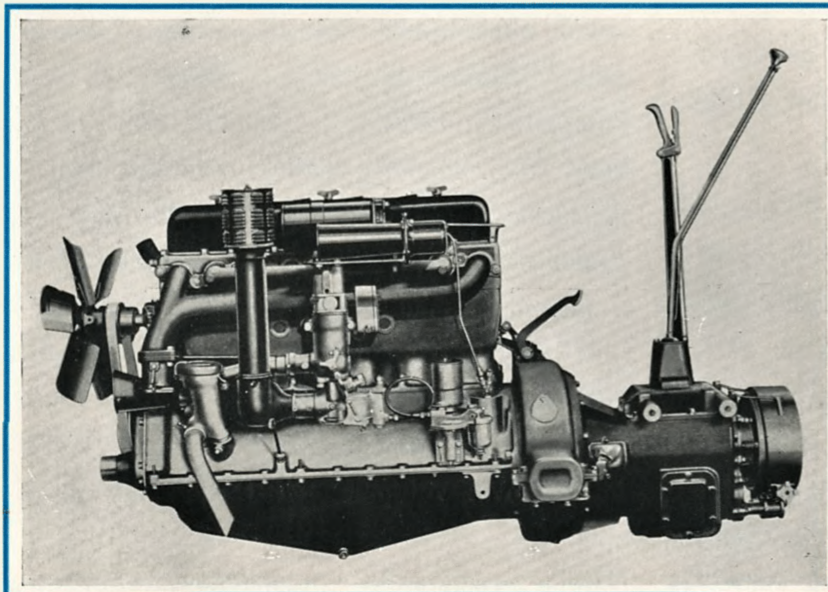
GMC mallissa T 25 sekä sitä suuremmissa, siis yli 2 tonnin kantoisissa kuormavaunuissa, käytetään kuuluisaa kuusisylinteristä Buickin kansiventtiili-moottoria. Tämä moottorityyppi kehittää enemmän voimaa kuin mikään muu, jolla on sama tilavuus, ja se on siis laatuaan taloudellisin. Venttiilien sijoituksen sekä koko moottorin nerokkaan rakenteen vuoksi Buick-moottorilla on muihin moottoreihin verrattuna, useita tuntuvia etuja, joitten ansiosta se on tehokkaampi, säästeliäämpi ja pitkäikäisempi.

Seuraavat tiedot Buick-moottorista kiinnostanevat Teitä:

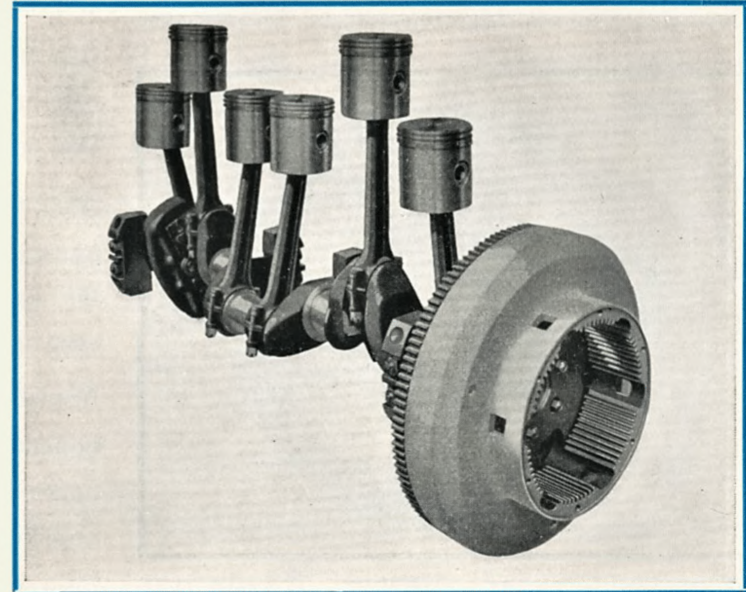
Sylinterin läpimitta	87,31 mm.
Iskun pituus	117,47 mm.
Sylinteritilavuus	4,2 litraa
Hevosvoimia 76 2500 kierroksella minuutissa	
Puristussuhde	4,5 : 1

Kampiakseli painaa 39 kiloa, se on parhainta hiiliterästä ja muotoon taottu sekä karkaistu. Akseli on tasapainoitettu erinomaisen huolellisesti ja varustettu vastapainoilla ja vääntövärähtelyn tasaajalla. Se liikkuu neljän suurikokoisen päälaakerin varassa.

Männät ovat valurautaa, kussakin kolme rengasta, jotka kaikki ovat männäntapin yläpuolella. Kiertokanget ovat karkaistua hiilipitoista I-terästä. Nokka-akseli on taottu hiiliteräksestä ja nokat on muodostettu itse akselista. Niiden muoto on muovattu niin, että venttiilikoneisto toimii äänettömästi. Venttiilikoneisto on kokonaan peitetty, sekä siten suojattu öljyn vuodolta ynnä ve-



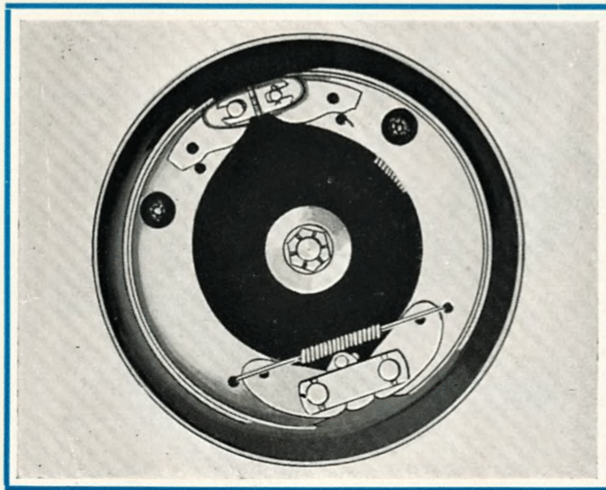
(Vasemalla) GMC mallissa T 25 sekä sitä suuremmissa on Buickin maailmankuulu kansiventtiili-moottori.



Buick-moottorin kampiakseli on staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu sekä varustettu vastapainoilla ja vääntövärinän tasaajalla, jotka poistavat värinän jokseenkin tarkoin

deltä ja lialta. Öljysäiliöön sijoitettu öljypumppu painaa öljyä moottoriin, nimittäin ensin neljään päälaakeriin ja niistä kampiakseliin porattuja kanavia myöten kuuteen kiertokangenlaakeriin. Nokka-akselin laakerit, sylinterin seinämät, männät ja männäntapin laakerit saavat runsaasti öljyä, joka pusertuu ulos päälaakereista ja kiertokangen laakereista. Pumppu painaa samalla öljyä toistakin tietä, nimittäin ensin suodattimen läpi ja sitten venttiilikoneistoon.

Öljynsuodatin on AC-valmiste ja niin tehokas suodatuskyvyltään, että melkein kokonainen litra öljyä pusertuu sen läpi minuutissa, kun moottorin nopeus on 1200 kierrosta. Tehokas kampikammiontuuletus poistaa vesihöyryt, jotka pääsevät tunkeutumaan kampikammioon ja siellä tiivistyessään vähentäisivät öljyn voitelukykyä.

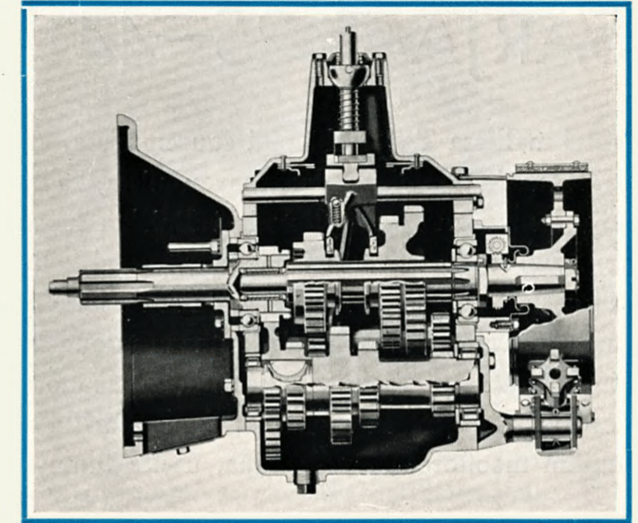

T:42 takajarru

Polttoaineen kaasutuksesta huolehtii Marvel-kaasuttaja sekä siihen yhdistetty etulämmityslaite, joka johtaa kaasusekoituksen sen matkalla sylintereihin sylintereistä tulevain kuumain pakokaasujen kanssa seinätyksin. Täten bensiini ei pääse tiivistymään, vaan jokainen pisara tulee hyödyllisesti käytetyksi ja kaasusekoituksen lämpö ja tiheys on puristuksen alussa niin sopiva, että moottori kehittää suurimman tehon.

AC ilmanpuhdistaja estää pölyn ja muiden vieraiden ainesten tunkeutumisen moottorin liikkuviin osiin.

AC bensiinipumppu, joka pumppuaa bensiiniä kaasuttajaan erikoisen bensiinisiivilän läpi, antaa ajon kaikissa tilanteissa kaasuttajalle tasaisen, sopivan määrän bensiiniä.

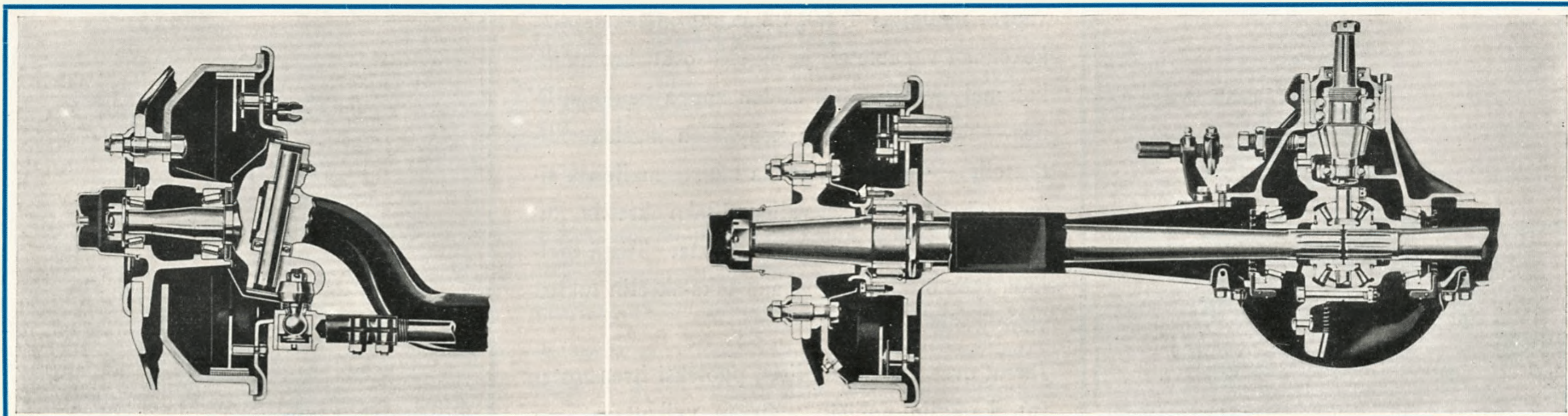
Nopeudensäätäjä säännöstelee moottorin huippunopeuden valvoen että moottorin kierrosluku ei nouse suuremmaksi kuin tarvitaan määrätyn ajonopeuden saavuttamiseen, antaen siten omistajalle takeet siitä, että ajo tapahtuu säästäväisyyttä silmälläpitäen sekä ilman liikaa rasitusta.


Nelivaihteisen vaihdelaatikon leikkaus

Jäähdytyslaitteisiin kuuluu jäähdyttäjä, vesipumppu ja tuulettaja, ja jäähdyttäjään mahtuu lähes 20 litraa, joten jäähdytys on erinomaisen tehokasta vaikeissakin olosuhteissa. Termostaatti huolehtii siitä, että jäähdytysvesi lämpiää nopeasti moottorin teholle edullisimpaan lämpöasteeseen ja vesi säilyttää tämän lämmön niin kauan kuin moottori on käynnissä.

Sekä käynnistysmoottori että dynamo ja sytytyslaitteet ovat voittamatonta Delco-Remy-valmistetta.

Näiden raskaampiin kuljetuksiin tarkoitettujen



T:42. Etu- ja taka-akselin leikkaus

tyyppien T:25—44 alustoja tarkastellessaan huomaa ne yleensä erinomaisen tanakoiksi — verrattoman kestäviksi ja lujiksi. Yksityiskohtainen tutkimus osoittaa vielä, että kaikki ne vaunun laitteet, jotka joutuvat kestämään suurta rasitusta, ovat rakennetut erikoisesti tätä silmälläpitäen.

Tähän GMC-sarjan osaan kuuluvissa malleissa on kaikissa nelivaihteinen vaihdelaite — neljä vaihdetta eteen ja yksi taaksepäin. T:25 — mallin välityssuhteet ovat seuraavat:

Ykkönen	5,08	:	1	
Kakkonen	3,29	:	1	
Kolmonen	1,76	:	1	
Nelonen	1	:	1	(suora)
Taaksepäin	5,44	:	1	

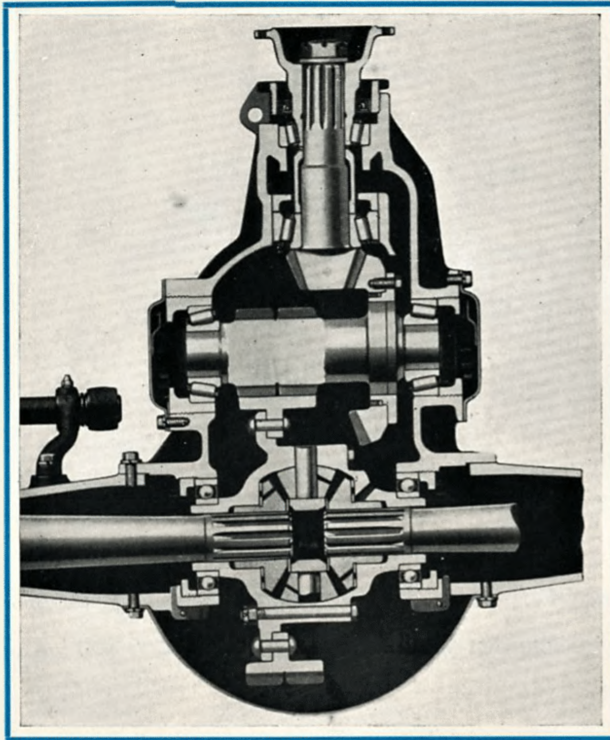
Huomatkaa ykkösen alhainen välityssuhde. Tällä vaihteella vaunu voi täysin kuormin rasittumatta nousta sorakuopista, rakennuspaikoilta j. n. e.

Kytkin on kuiva, kaksilevyinen, irroituslaakeri varustettu kuulalaakerilla. Ohjauslaite kierukkamallinen, puoleksi itsevaimentava ja helppo tarkistaa. Ohjauspyörän läpimitta 46 sm. ja siitä saa hyvin mukavan otteen.

Kehys on puristettua U-terästä, leveys $16^1/_2$ sm. laipat hyvin leveät, poikkipalkkien — joita on 5 — kohdalla vielä levenevät sekä vahvistetut kulmatuilla.

Puolisoikeat etujouset ovat manganipiiterästä. Liuskojen luku vaihtelee eri mallien kantavuuden mukaan. Takajouset ovat myöskin puolisoikeat ja niissä on lisäksi apujouset, jotka alkavat vaikuttaa, kun kuorma on painanut varsinaiset jouset niihin kiinni. Tällöin ne kantavat osaltaan lisäkuormaa.

Etuakseli on muotoon taottua I-terästä, n. k. käännettyä Elliot-mallia. Kääntötapit ovat muo-



Leikkaus T 44 taka-akselin kaksinkertaisesta välityksestä.

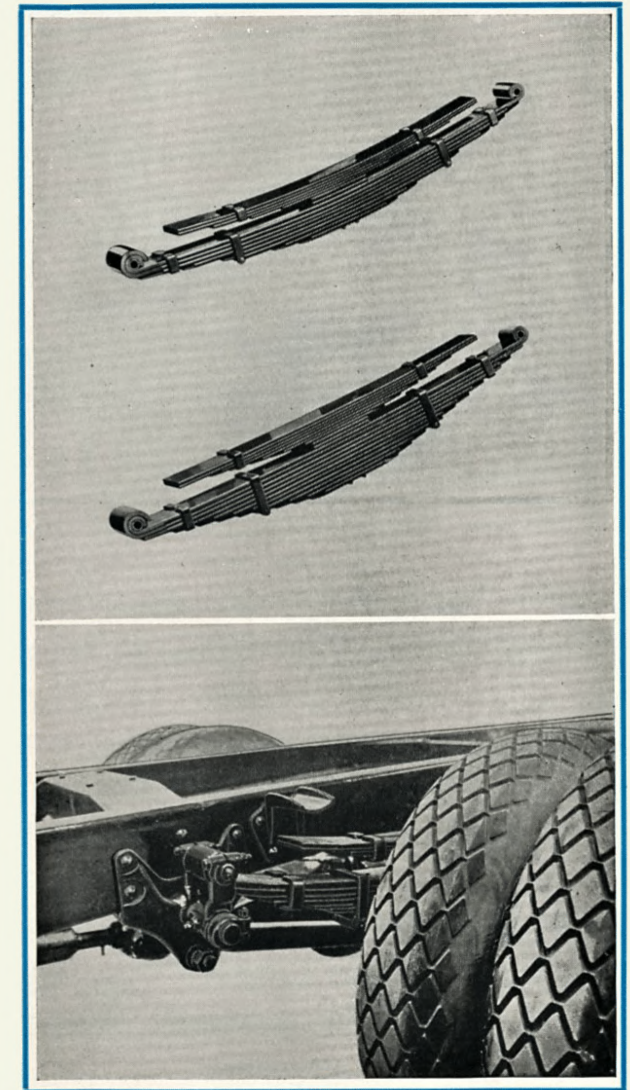
toon taottua karkaistua krominikkeliterästä. Pyörissä Timken rullalaakerit. Kääntötappiin vaikuttavan pystysuoran paineen vastaanottaa vankka kuulalaakeri.

Taka-akselirakenteen vetopyörät ovat kartiomaiset (raskaimmissa tyypeissä T 60, 82 ja 90 on ruuvivetopyörät). Taka-akseli on n. k. puoleksi vapaa, malleissa T 60, 82 ja 90 on taka-akseli kokonaan vapautettu, ja akselit ovat krominikkeli-molybdeniterästä, niiden koppa banjomallinen. Työntö vaikuttaa kehykseen jousien välityksellä. Malli T 44 eroaa muista malleista siten, että sillä on kaksi välitystä taka-akseliin, kuten näkyy vieressäolevasta kuvasta. Tässä mallissa työntö siirtyy alustaan taka-akselin tukien välityksellä.

Jarrut ovat Bendix-malliset, puoleksi itsetehostavat, kaikkiin neljään pyörään vaikuttavat paisuntajarrut. Ne ovat täysin koteloidut, joten vesi ja lika ei pääse niitä vahingoittamaan, minkä vuoksi niiden toiminta on luotettavaa tien ja sään laadusta riippumatta. Mallissa T 90 on Westinghouse ilmanpainejarrut.

Alustan rasvaus suoritetaan Zerk-rasvaruiskulla, jota varten kaikissa alustan voideltavissa kohdissa on rasvasuulakkeet.

Varusteisiin kuuluu matkamittari ja öljymittari, jäähdyttäjän lämpömittari sekä amperimittari, kaikki kojelaudassa, edelleen puskuri, vararenkaanpidin sekä etupyörien yläpuolella lokasuojat ynnä astinlevyt sivulla ja niiden pisaralevyt. Alustaa seuraa täydellinen kokoelma työkaluja.



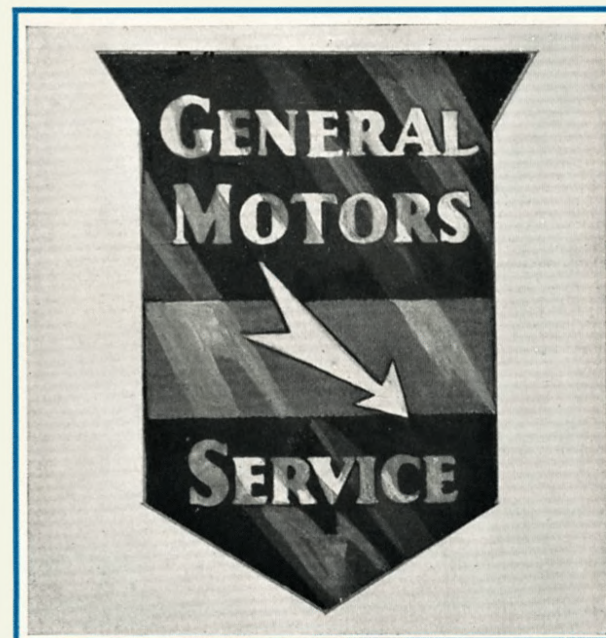
Ylhäällää: T 42 ja T 60-mallien tukevat takajouset (Huomatkaa apujouset). Alhaalla: Jousien kiinnitys mallissa T 44. Jousen alla näkyy vankka tuki, joka siirtää takapyöräin työntövoiman kehykseen

GENERAL MOTORSIN TAKUU JA HUOLTOJÄRJESTÖ

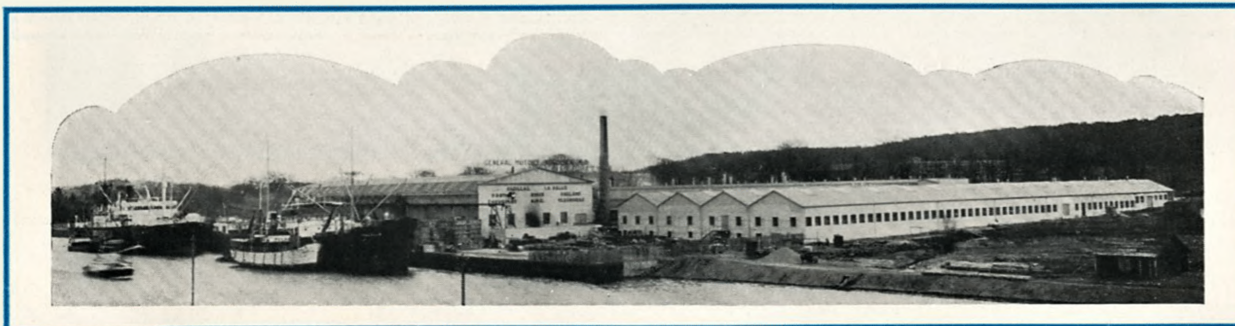
GMC on General Motorsin tuote. Vain niillä valtavilla apuneuvoilla, jotka tällä maailman suurimmalla autonvalmistajalla on käytettävänään, on voitu valmistaa näin laaja ja täydellinen sarja kuormavaunuja niin kauttaaltaan ensiluokkaisista aineksista ja käyttämällä joka kohdassa uusimpia rakennetapoja ja parannuksia.

Toinen tärkeä etu, josta GMC-kuormavaunujen omistajat hyötyvät, on General Motorsin laaja huoltoverkosto. Kaikkialla maassa — sekä muissakin maissa — on Teillä aina lähellänne valtuutettu huoltoasema, missä on mekaanikkoja, jotka täysin tuntevat GMC:n rakenteen, sekä erikoiskoneita ja täydellinen varasto oikeita GMC-varaosia, joten kuormavaunuanne voidaan hoitaa nopeasti ja oikealla tavalla, jos se sitä tarvitsee. Vaununne joutuu siis harvoin olemaan poissa liikenteestä ja kullakin kerralla mahdollisimman lyhyen ajan — saatte siis siitä aina täyden hyödyn.

General Motorsin kirjallinen takuu osoittaa tehtaan rajatonta luottamusta tuotteittensa laatuun. Tähän takuuseen sisältyy, että General Motors määrätyn ajan kuluessa oston jälkeen toimittaa ilmaiseksi uudet osat niiden tilalle, joissa on ilmennyt ainesvikaa, mutta lisäksi, että General Motors suorittaa myöskin osan asennuskulut.



General Motorsin musta-kelta-punainen huoltokilpi opastaa Teidät huoltoasemalle, missä on saatavana oikeita varaosia sekä ammattitaitoista apua.



General Motorsin Tukholman-tehdas, mistä GMC kuormavaunuja on nopeasti saatavissa.

GMC MALLI T 19

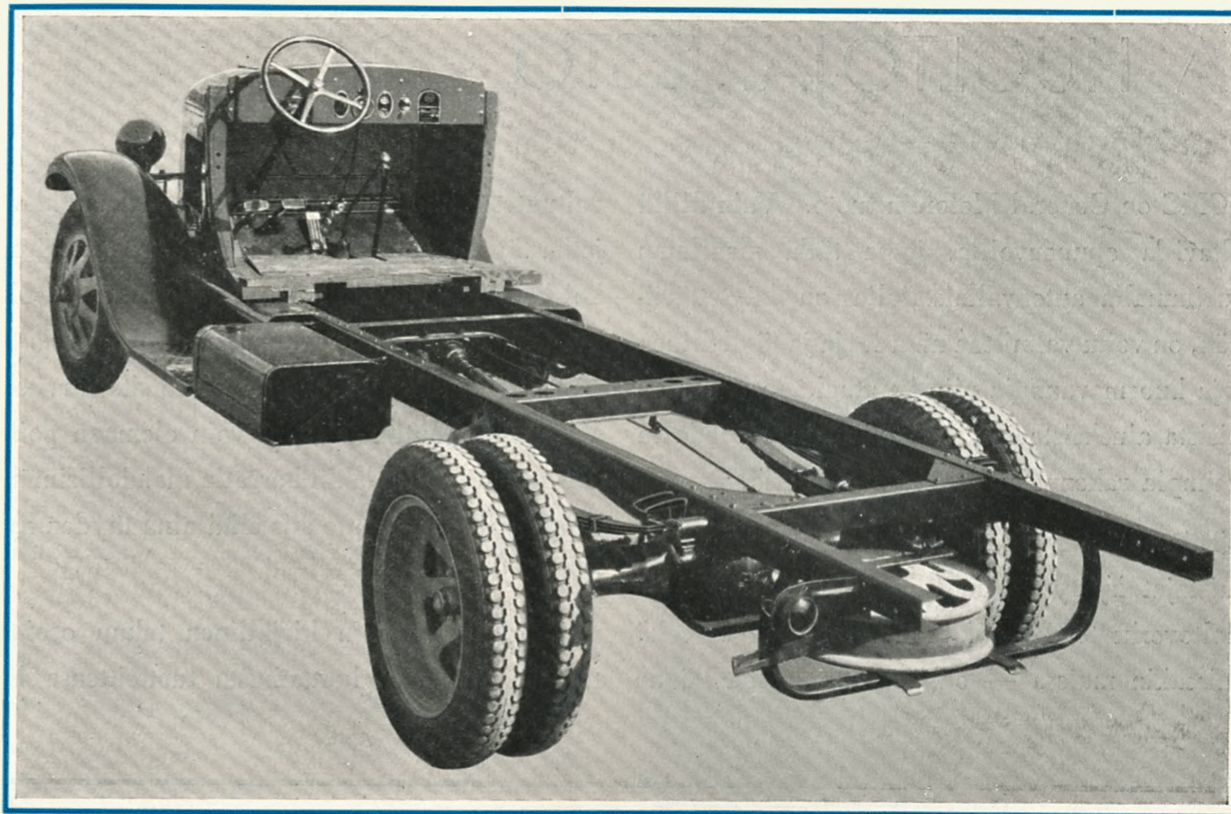
KORKEINTAAN 2 TONNIN KUORMILLE

Malli T : 19 on meillä samoin kuin kaikkialla muualla maailmassa tehnyt tunnetuksi uudenaikaisen, keveän kuormavaunun ihanteen: kuusisylinterinen moottori, nelivaihteinen vaihdelaite ja nelipyöräjarrut. Vuoden 1930 T : 19 on hintaansa nähden arvokkaampi kuin mitkään aikaisemmat mallit. Se on suurempi ja vahvempi, ja sillä on varalla riittävästi nopeutta ja lujuutta vaikeimpiakin tilanteita varten. *Lisäksi se on taloudellinen.*

Verratkaa T : 19 mallia mihin muuhun saman luokan kuormavaunuun tahansa, niin tulette myöntämään, että T : 19 antaa jokaisesta hintansa markasta enemmän vetokykyä, lujuutta sekä säästeliäisyyttä kuin mikään muu samaan tehtävään tarkoitettu vaunu.

Liikkeille, joille keveitten tavarain nopea kuljetus on välttämätöntä, suosittelemme seuraavia GMC-malleja:

	Akseliväli	Bruttopaino noin	Alustan nettopaino noin	Kori, kuorma ja miehet noin
T : 19 A	3,30 m.	3855 kg.	1292 kg.	2563 kg.
19 B	3,58 „	3855 „	1349 „	2506 „
19 C	3,86 „	3855 „	1372 „	2483 „

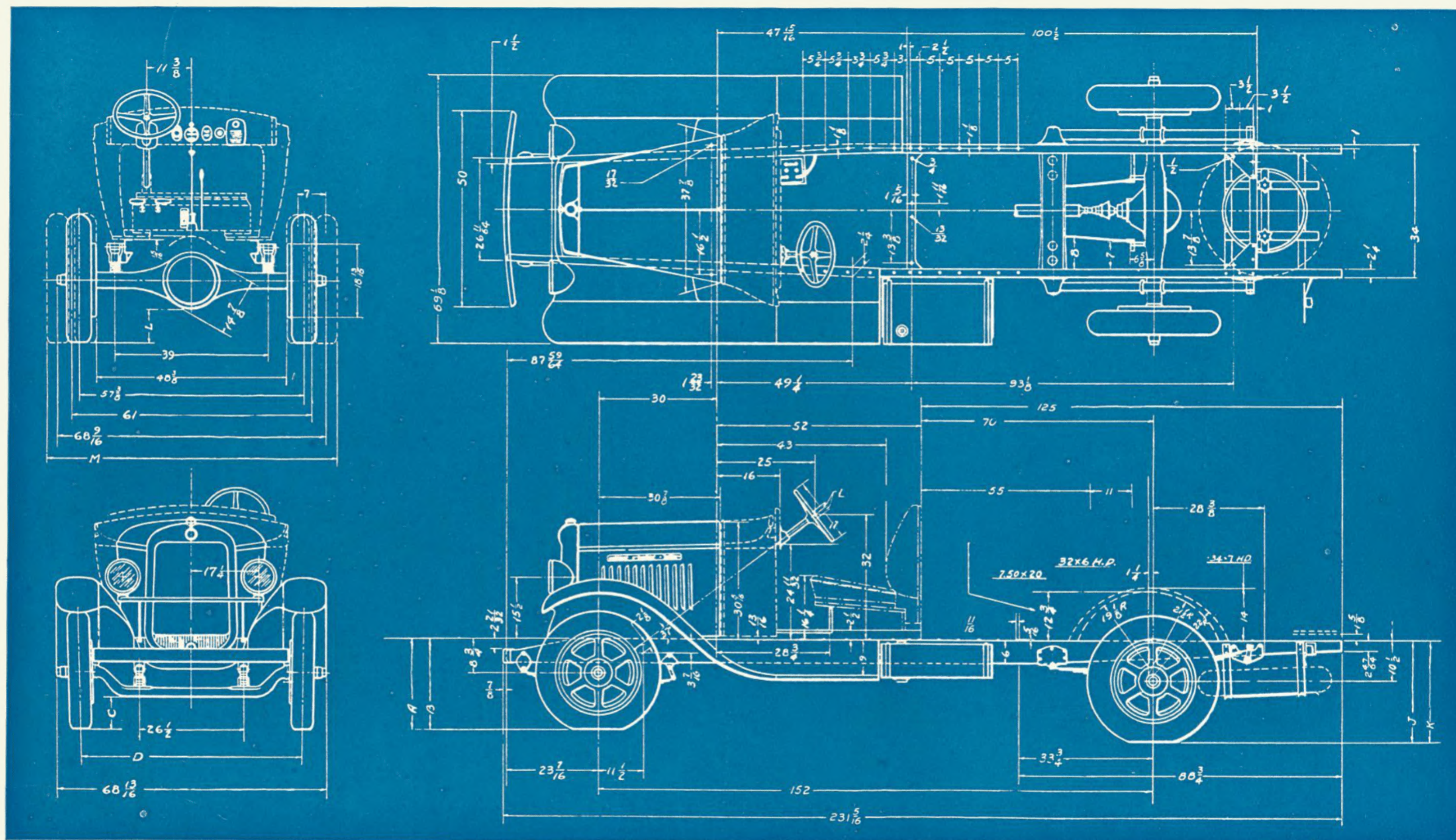


GMC kuormavaunun-alusta, malli T 19

GMC malli T : 19 toimitetaan vaihtoehtoisesti seuraavin pyörävarustein:

Takana yksinkertaiset pyörät	Renkaat	Renkaitten kerrosluku	Vanne
Etupyörät	7,50"×20"	8	34"×7"
Takapyörät	34"×7" HD	10	34"×7"
Pyörätyyppi: Valurautapuolat	Varavanne 1 kpl.		34"×7"

Takana kaksoispyörät	Renkaat	Renkaitten kerrosluku	Vanne
Etupyörät	30"×5" HD	8	30"×5"
Takapyörät	30"×5" HD	8	30"×5"
Pyörätyyppi: Lautaspyörät	Varavanne 1 kpl.		30"×5"



MUUTAMIA RAKENNEPIIRUSTUKSIIN KUULUVIA MITTOJA

(Huom! Mitat kuvassa Engl. tuumia)

	T 17 B	T 19 C
Akseliväli	3,58 m.	3.86 m.
Koko pituus	3,42 „	5,875 „
Hytin takaosasta		
taka-akselin keskiviivaan	1,498 „	1,778 „
kehyksen takapäähän	2,717 „	3,175 „

	T 17 B	T 19 C
Hytin takaosasta taka-akseliin ynnä 40 %:n jatko	2,930 m.	3,322 m.
Rintalevyn etureunasta		
kehyksen takapäähän	4,039 „	4,5 „
hytin takaseinään	1,321 „	1,321 „

	T 17 B	T 19 C
Rintalevyn etureunasta ohjauspyörän keskipisteeseen	0,635 m.	0,635 m.
Leveys pyöräin kapselien kohdalla		
edessä	1,747 „	1,747 „
takana	1,693 „	1,741 „
Kääntösäde	7,315 „	8,229 „

GMC MALLI T 30

KORKEINTAAN 2 ½ TONNIN KUORMIA VARTEN

Uudenaikainen, taloudellinen kuormavaunu, jolla on Buick-moottori, nelivaihteinen vaihdelaite ja nelipyöräjarrut. T : 30 tarjoo kantavuusluokassaan kuhunkin kuljetustehtävään erikoistyypin, joka täyttää tehtävän erikoisvaatimukset. T : 30 tarjoo valittavaksenne kolme eri akseliväliä, ja valitsemanne vaunutyypin varusteet voidaan soveltaa niin, että ne sopivat parhaiten kysymyksessä olevaan tarkoitukseen.

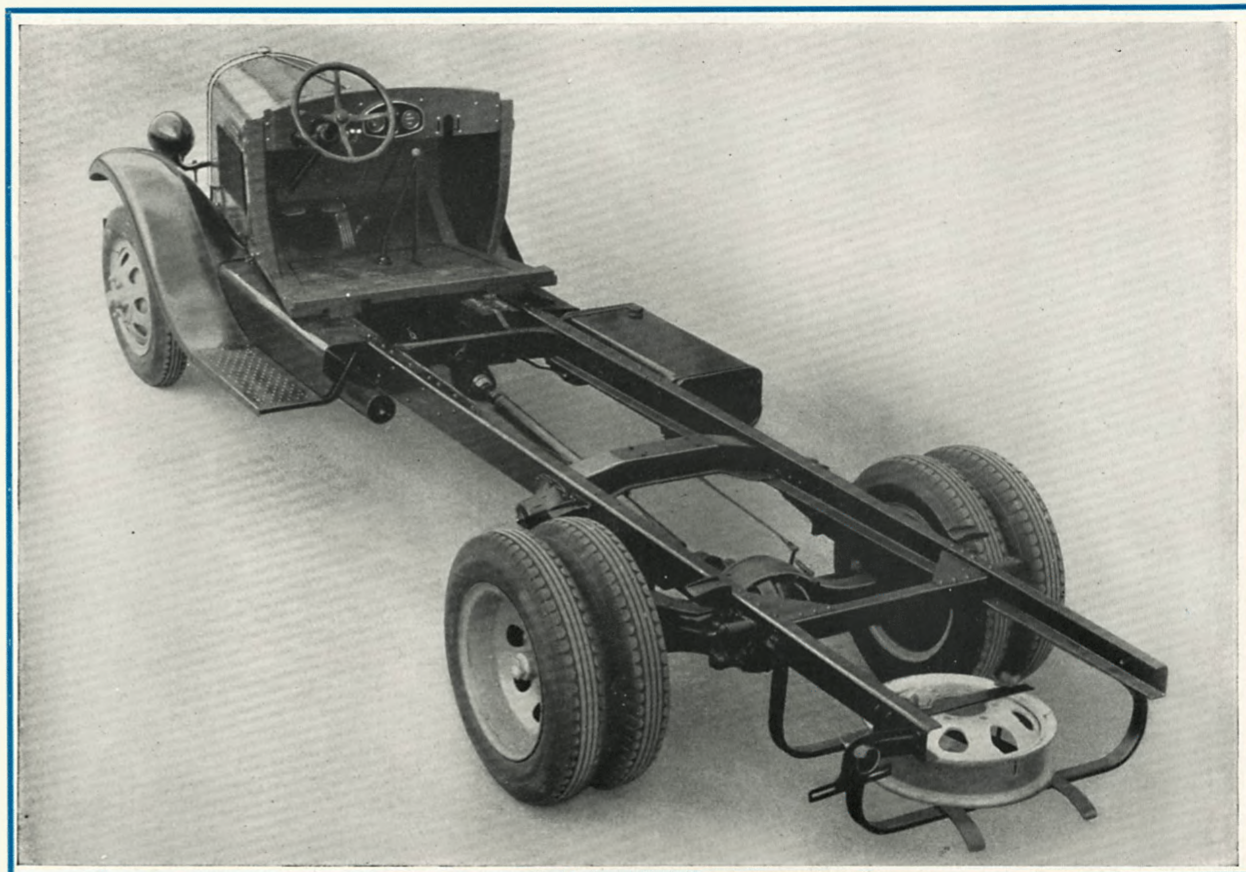
Kansiventtiilimoottorin ja nelivaihteisen vaihdelaatikon vuoksi ovat kuljetukset joka suhteessa taloudellisia. Buick-moottori kehittää polttoaineesta enemmän energiaa kuin mikään muu moottorityyppi. Neljä etuvaihdetta säästävät koko vaunua rasituksilta siten pidentäen sen ikää.

Vaunun kiihtyväisyys ja sen notkeus säästävät myöskin aikaa ja auttavat vaunua ehtimään useampia vuoroja — voimakkaalla moottorillaan se voi seurata henkilövaunujen vauhtia autojonossa.

GMC T : 30 on joka suhteessa rakennettu taloudellista kuljetusta varten.

Saatavana on seuraavat GMC T : 30 mallit:

	Akseliväli	Bruttopaino noin	Alustan nettopaino noin	Kori, kuorma ja miehistö noin
T : 30 A	358 sm.	4989 kg.	2036 kg.	2953 kg.
30 B	386 „	4989 „	2052 „	2937 „
30 C	417 „	4989 „	2070 „	2919 „



GMC kuormavaunun-alusta, malli T 30

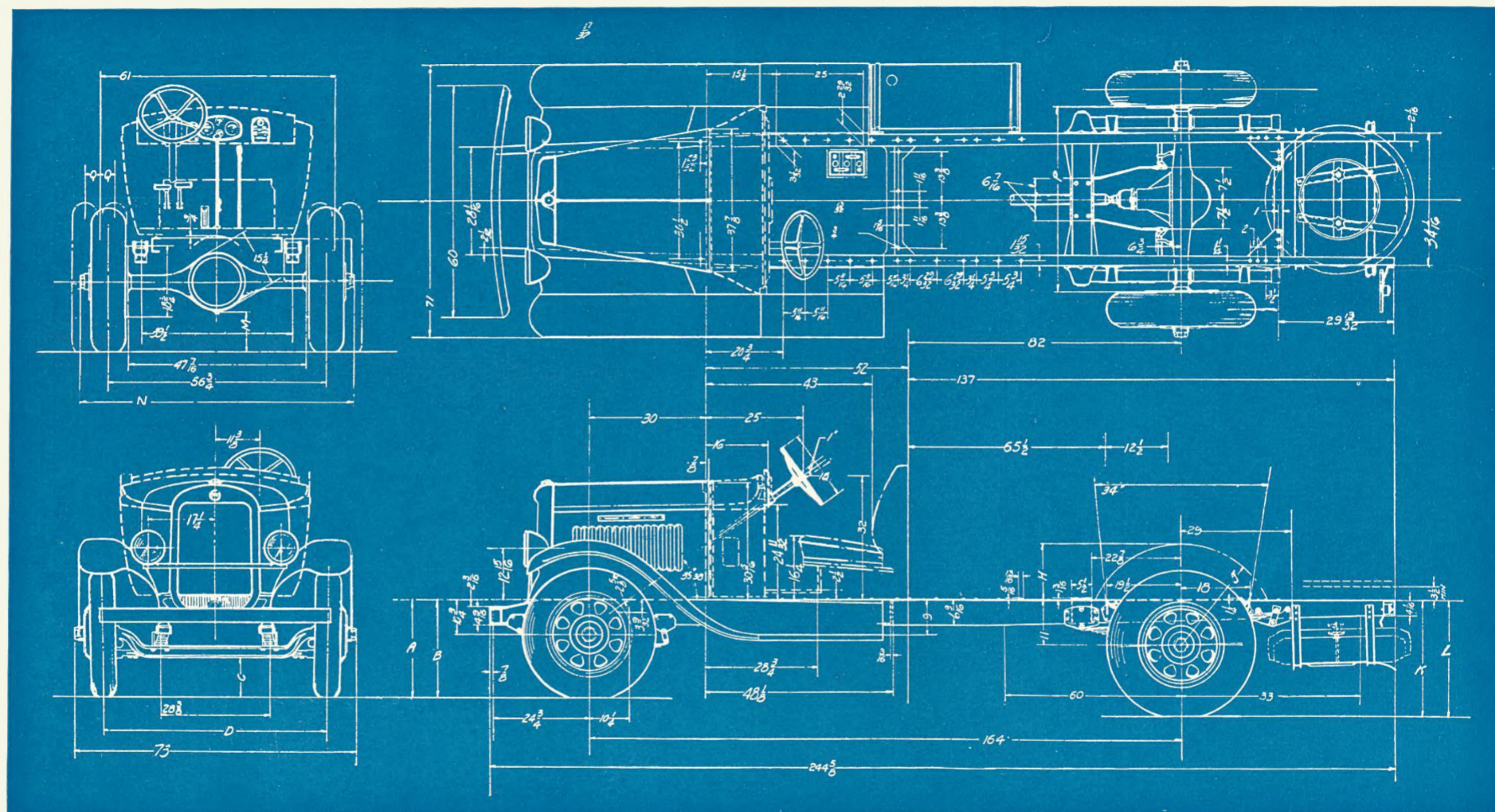
GMC malli T 30 toimitetaan vaihtoehtoisesti seuraavin pyörävarustein:

Yksinkertaisin takapyörin	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanne
Etupyörät	7,50″×20″	8	34″×7″
Takapyörät	36″×8″ HD	12	36″×8″ HD

Pyörätyyppi: lautaspyörä
Varavanne: 1 kpl. 34″×7″, 1 kpl, 36″×8″

Takana kaksoispyörät	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanne
Etupyörät	32″×6″	10	32″×6″
Takapyörät	32″×6″	10	32″×6″

Pyörätyyppi: Lautaspyörät
Varavanne: 1 kpl. 32″×6′



MUUTAMIA RAKENNEPIIRUSTUKSIIN KUULUVIA MITTOJA

(Huom! Mitat kuvassa Engl. tuumia)

	T 30 C
Akseliväli	4,166 m.
Koko pituus	6,213 „
Hytin takaosasta taka-akselin keskiviivaan	2,083 „
Hytin takaseinästä kehyksen takapäähän	3,479 m.
Hytin takaseinästä taka-akseliin ynnä 40 $^0/_0$:n jatko	3,749 „
Rintalevyn etureunasta kehyksen takapäähän	4,8 „
Rintalevyn etureunasta hytin takaseinään	1,321 „
Rintalevyn etureunasta ohjauspyörän keskipisteeseen	0,635 m.
Leveys pyöräin kapselien kohdalla edessä	1,854 „
Leveys pyöräin kapselien kohdalla takana	1,894 „
Kääntösäde	8,144 „

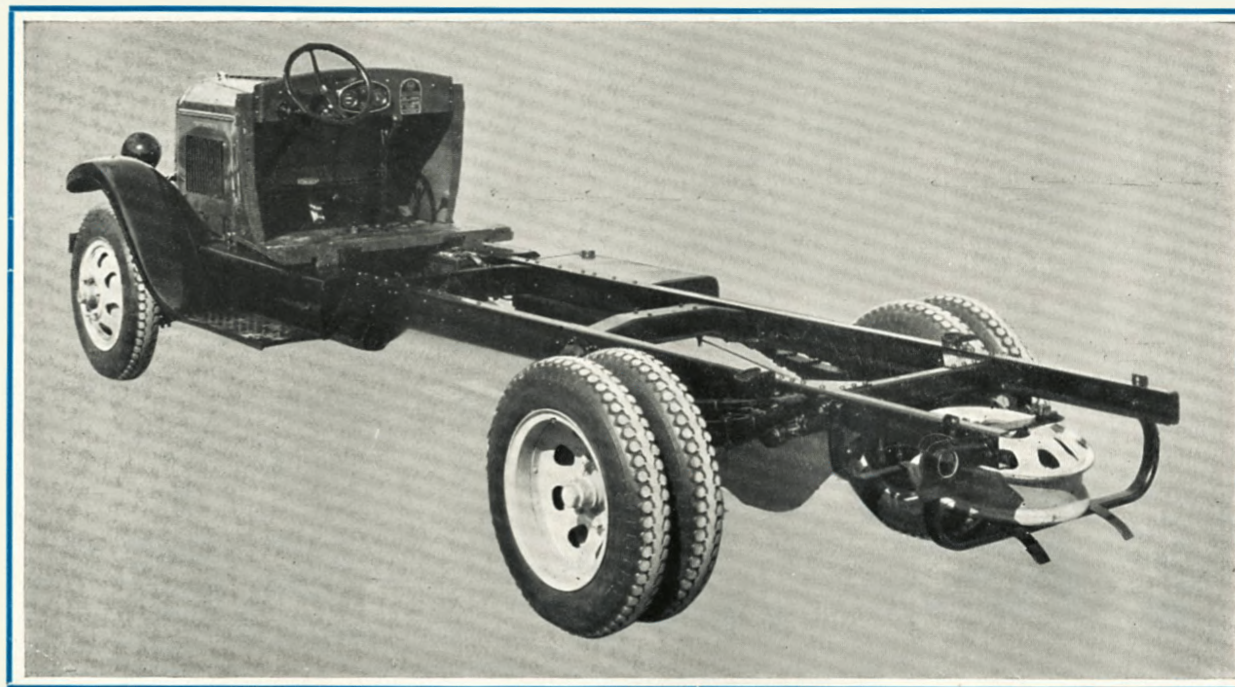
GMC MALLI T 42

KORKEINTAAN 3 ½ TONNIN KUORMIA VARTEN

Melkein tähän saakka on raskaitten tavarain siirtäminen aina tapahtunut sangen hitaasti. Tämä 3½ tonnin vaunu voi kuitenkin T-42 mallin pystyväisyydellä kilpailla täysin kuorminkin nopeudessa ja ohjauksen notkeudessa keveämpäin kuormavaunujen kanssa.

T-42 mallin nopeus ja ajon helppous eivät johdu mistään kuormavaunun yksityispiirteestä, vaan se on kokonaan voimakkaan Buick-moottorin, nelivaihteisen vaihdelaitteen ja erinomaisen tehokkaiden, puoleksi itsevaimentavain Bendix nelipyöräjarrujen onnistuneen yhteisvaikutuksen ansiota. T-42 lopullinen välityssuhde ykkösellä on 36.27 : 1, siis moottori kiertää 36.27 kierrosta takapyöräin tehdessä vain yhden kierroksen. Tämä GMC kuormavaunu voi siis täysin kuormin nousta vaikeitakin jyrkänteitä ja talvisin tunkeutua eteenpäin avaamattomilla, nietostuneilla teilläkin, — mikä on suuri etu kuormavaunun omistajalle meidän kylmässä ilmanalassamme.

T-42 mallia on saatavana neljää eri akseliväliä:



GMC kuormavaunu-alusta, malli T 42

	Akseliväli	Bruttopaino	Alustan nettopaino	Korin. kuorman ja miehistön paino noin
T : 42 A	358 sm.	6350 kg.	2143 kg.	4207 kg.
42 B	386 „	6350 „	2161 „	4189 „
T : 42 C	417 sm.	6350 kg.	2184 kg.	4166 kg.
42 D	460 „	6350 „	2229 „	4121 „

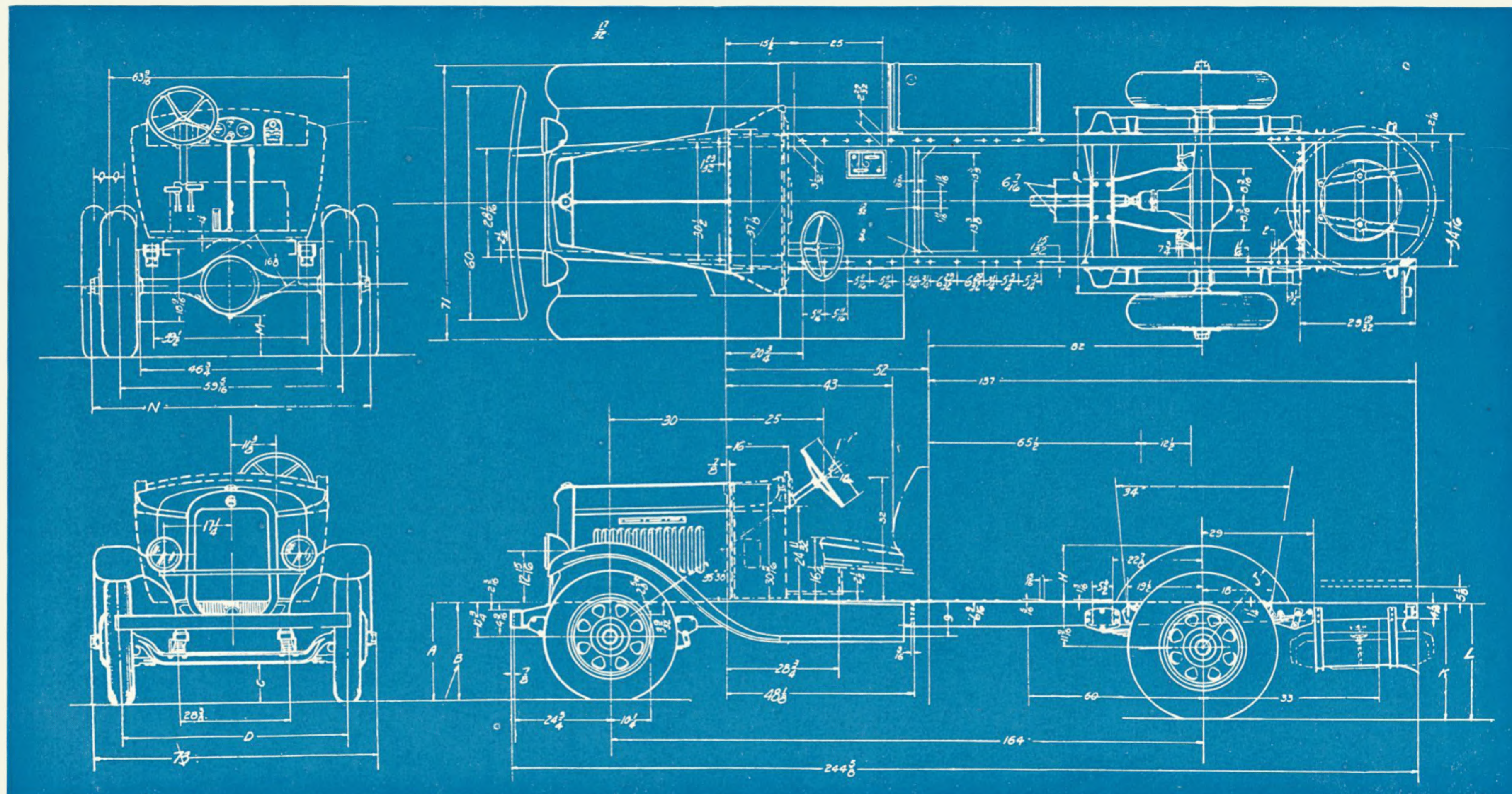
GMC malli T : 42 toimitetaan vaihto ehtoisesti seuraavin pyörävarustein:

Yksinkertaisin takapyörin	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanne
Etupyörät........................	7,50"×20"	8	34"×7"
Takapyörät	36"×8" HD	12	36"×8"

Pyörätyyppi: lautaspyörä
Varavanne: 1 kpl. 34"×7", 1 kpl. 36"×8"

Takana kaksoispyörät	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanne
Etupyörät	32"×6" HD	10	32"×6"
Takapyörät	32"×6" HD	10	32"×6"

Pyörätyyppi: Lautaspyörä
Varavanne 1 kpl. 32"×6"



MUUTAMIA RAKENNEPIIRUSTUKSIIN KUULUVIA MITTOJA

(Huom! Mitat kuvassa Engl. tuumia)

	T 42 C
Akseliväli	4,166 m.
Koko pituus	6,213 „
Hytin takaosasta	
taka-akselin keskiviivaan	2,083 „

	T 42 C
Hytin takaseinästä	
kehyksen takapäähän	3,479 m.
taka-akseliin ynnä 40 %:n jatko	3,749 „
Rintalevyn etureunasta	
kehyksen takapäähän	4,8 „
hytin takaseinään	1,321 „

	T 42 C
Rintalevyn etureunasta	
ohjauspyörän keskipisteeseen	0,635 m.
Leveys pyöräin kapselien kohdalla	
edessä	1,854 „
takana	2,012 „
Kääntösäde	9,144 „

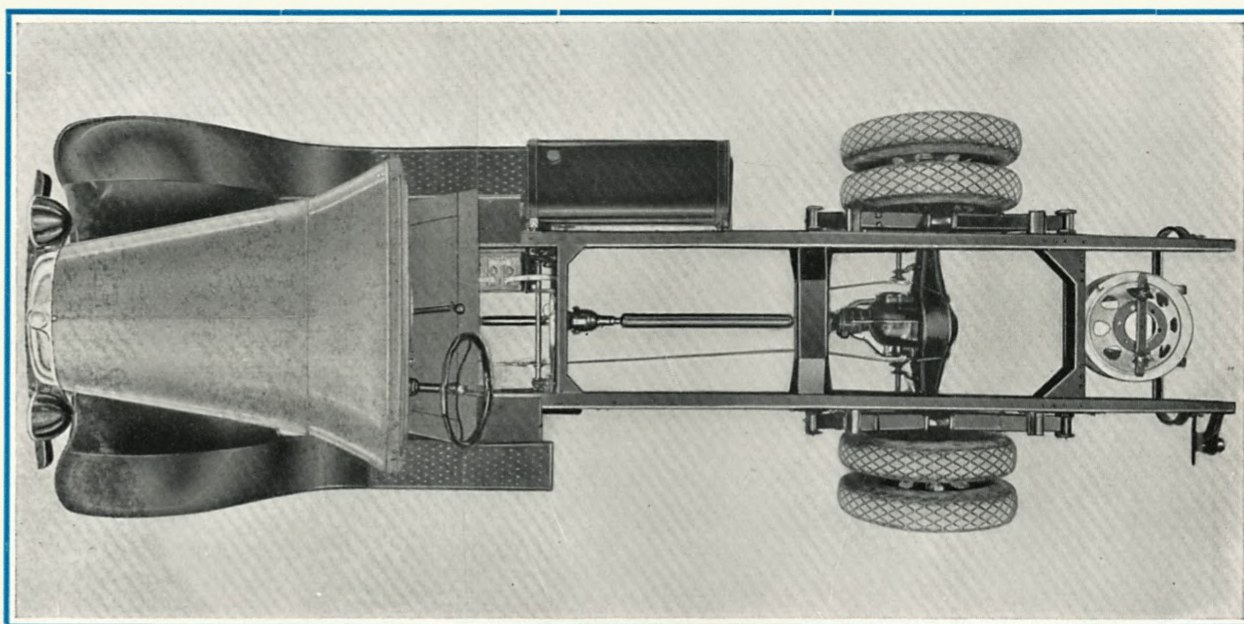
GMC MALLI T 44

KORKEINTAAN 4 TONNIN KUORMIA VARTEN

Koska näinkin painaville kuormille on alettu vaatia nopeita kuljetusvälineitä, on General Motors liittänyt GMC-sarjaan tämän mallin.

GMC T : 44 on, samoin kuin kaikki muutkin tämän sarjan mallit, rakennettu niin, että *kuljetukset voidaan suorittaa sillä mahdollisimman taloudellisesti.*

T : 44 mallissa on Buick-moottori, nelivaihteinen vaihdelaite ja Bendix nelipyöräjarrut. Vankka kehys on liitetty yhteen viidellä poikkipalkilla, joten se muodostaa tukevan lujan alustan raskaalle kuormalle, jonka painon jakaantuminen on laskettu huolellisesti erikseen kullekin neljälle akselivälityypille. Taka-akselin kaksoisvälitys on hyödyllinen uutuus raskaammille kuormavaunuille, ja sen vuoksi on lopullinen välityssuhde ykkösellä 48.01—1, mikä tekee ajon hyvin taloudelliseksi sellaisissakin olosuhteissa, jolloin muut kuormavaunut rasittuisivat ja kuluisivat liikaa sekä tuhlaisivat polttoainetta.



GMC kuormavaunun-alusta, malli T 44

Mallia T : 44 on saatavana seuraavia eri akselivälejä:

	Akseliväli	Bruttopaino	Alustan nettopaino noin	Korin. kuorman ja miehistön paino noin
T : 44 A	358 sm.	6804 kg.	2311 kg.	4493 kg.
44 B	386 „	6804 „	2338 „	4466 „
T : 44 C	417 sm.	6804 kg.	2361 kg.	4443 kg.
44 D	460 „	6804 „	2406 „	4398 „

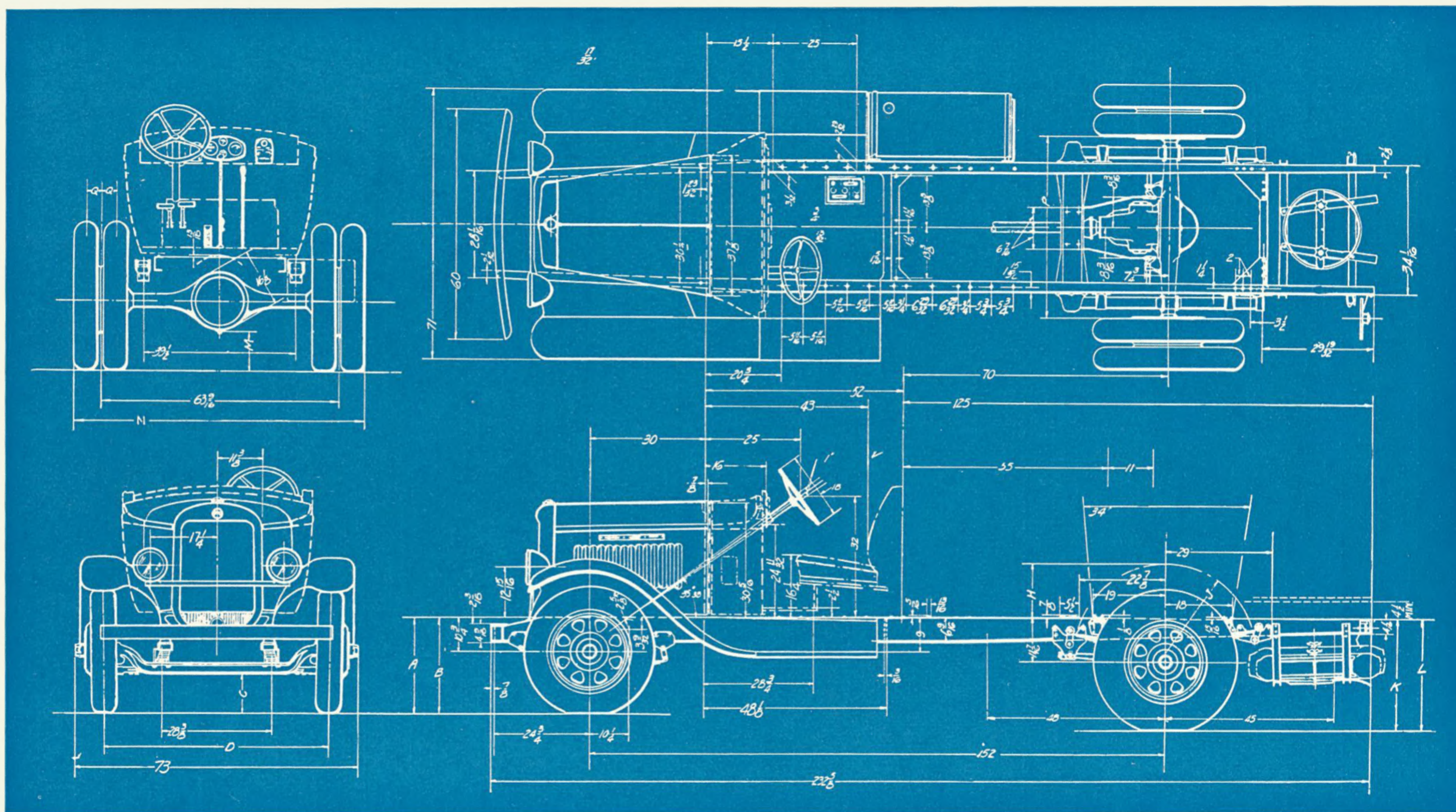
GMC malli T : 44 toimitetaan vaihtoehtoisesti seuraavin pyörävarustein:

Yksinkertaiset takapyörät	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanteet
Etupyörät	7,50″×20″	8	34″×7″
Takapyörät	10,50″×20″	12	36″×8″

Pyörätyyppi: lautaspyörä
Varavanne: 1 kpl. 34″×7″, 1 kpl. 36″×8″

Kaksoispyörät takana	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanteet
Etupyörät	34″×7″ HD	10	34″×7″
Takapyörät	34″×7″ HD	10	34″×7″

Pyörätyyppi: lautaspyörä
Varavanne: 1 kpl. 34″×7″



MUUTAMIA RAKENNEPIIRUSTUKSIIN KUULUVIA MITTOJA

(Huom! Mitat kuvassa Engl. tuumia)

	T 44 B
Akseliväli	3,86 m.
Koko pituus	5,907 „
Hytin takaseinästä taka-akselin keskiviivaan	1,778 „

Hytin takaseinästä	T 44 B
kehyksen takapäähän	3,175 m.
taka-akseliin ynnä 40 %:n jatko	3,332 „
Rintalevyn etureunasta kehyksen takapäähän	4,5 „
Rintalevyn etureunasta hytin takaseinään	1,321 „

Rintalevyn etureunasta	T 44 B
ohjauspyörän keskipisteeseen	0,635 m.
Leveys pyöräin kapselien kohdalla edessä	1,854 „
Leveys pyöräin kapselien kohdalla takana	2,060 „
Kääntösäde	9,174 „

VERTAILEVA TAULUKKO GMC 1930 KUORMAVAUNU-MALLEISTA

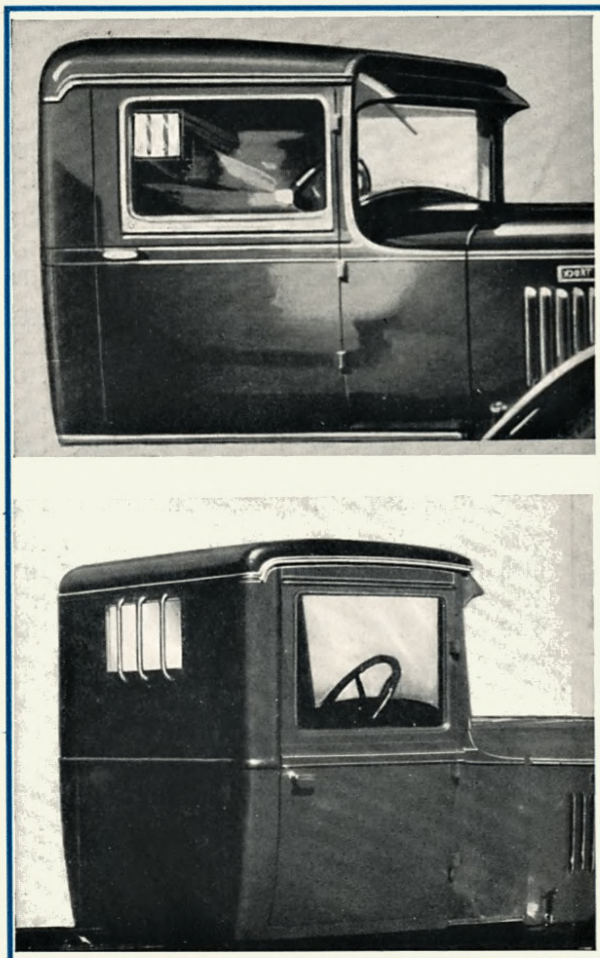
Tyyppi	Malli	Akseliväli m.	Bruttopaino kg.	Alustan nettopaino n. kg.	Kuorman lavan je miehistön koko paino n. kg.	Bruttopainon jakaantuminen etuakselille n. kg.	Bruttopainon jakaantuminen taka-akselille n. kg.	Moottori	Sylinteritilavuus litr.	Hv.	kierrosluku	Vaihteet
T 17	A	330	2950	1202	1748	862	2088	6 syl. L-tyyppi	3,28	58	3000	3-vaiht. 1: 3,32—1
	B	358	2950	1238	1712	862	2088	„	3,28	58	3000	2: 1,77—1 B: 4,20—1
T 19	A	330	3855	1292	2563	907	2948	„	3,28	58	3000	4-vaiht.
	B	358	3855	1349	2506	907	2948	„	3,28	58	3000	1: 5,556—1
	C	386	3855	1372	2483	907	2948	„	3,28	58	3000	2: 3,474—1
T 25	A	330	3855	1531	2245	907	2948	6 syl. Buick	4,217	76	2500	3: 1,746—1
	B	358	3855	1587	2189	907	2948	„	4,217	76	2500	B: 5,704—1
	C	386	3855	1610	2166	907	2948	„	4,217	76	2500	
T 30	A	358	4989	2036	2953	1360	3629	„	4,217	76	2500	
	B	386	4989	2052	2937	1360	3629	„	4,217	76	2500	
	C	417	4989	2070	2919	1360	3629	„	4,217	76	2500	4-vaiht. 1: 5,08—1
T 42	A	358	6350	2143	4207	1587	4763	„	4,217	76	2500	2: 3,29—1
	B	386	6350	2161	4189	1587	4763	„	4,217	76	2500	3: 1,76—1
	C	417	6350	2184	4166	1587	4763	„	4,217	76	2500	B: 5,44—1
	D	460	6350	2229	4121	1587	4763	„	4,217	76	2500	
T 44	A	358	6804	2311	4493	1588	5216	„	4,217	76	2500	
	B	386	6804	2338	4466	1588	5216	„	4,217	76	2500	
	C	417	6804	2361	4443	1588	5216	„	4,217	76	2500	
	D	460	6804	2406	4398	1588	5216	„	4,217	76	2500	4-vaiht.
T 60	A	391	8391	3005	5386	1905	6486	„	5,43	94	2500	1: 6,18—1
	B	423	8391	3027	5364	1905	6486	„	5,43	94	2500	2: 3,81—1
	C	468	8391	3073	5318	1905	6486	„	5,43	94	2500	3: 1,78—1
	D	508	8391	3095	5496	1905	6486	„	5,43	94	2500	B: 6,51—1
T 82	A	393	9979	3220	6759	2155	7824	„	5,43	94	2500	5-vaiht.
	B	425	9979	3243	6736	2155	7824	„	5,43	94	2500	1: 8,22—1
	C	470	9979	3289	6690	2155	7824	„	5,43	94	2500	2: 5,75—1
	D	510	9979	3311	6668	2155	7824	„	5,43	94	2500	3: 3,80—1
T 90	A	470	12701	4128	8580	2268	10433	„	5,43	94	2500	4: 1,91—1
	B	510	12701	4184	8524	2268	10433	„	5,43	94	2500	B^1 10,02—1
	C	558	12701	4241	8467	2268	10422	„	5,43	94	2500	B^2 5,15—1

Tyyppi	Malli	Taka-akseli tyyppi	Taka-akseli välitys	Lop.välityssuhde ykkösellä	Kehys korkeus mm.	Kehys laippa	Jouset (puolisoikeat) edessä	Jouset (puolisoikeat) takana	Jarrut tyyppi	Jarrut jarrutuspinta sm²	Renkaat: vakiovar.*) takana yksinkertaiset pyörät edessä	takana yksinkertaiset pyörät takana	takana kaksoispyörät edessä	takana kaksoispyörät takana
T 17	A	Hammaspyörä	5,83—1	19,36	152	57	7 liuskaa	7 liuskaa	Bendix täyskoteloidut, 2 jarrukenkää	1316	6,00×20	32×6 HD	*)	
	B	veto	5,83—1	19,36	152	57	7 „	7 „		1316	6,00×20	32×6 HD		
T 19	A	„	6,83—1	37,97	152	57	7 „	8 ynnä apuj. 5 liuskaa		1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
	B	„	6,83—1	37,97	152	57	7 „	8 „ „ 5 „		1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
	C	„	6,83—1	37,97	152	57	7 „	8 „ „ 5 „		1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
T 25	A	„	6,83—1	34,70	152	57	8 „	8 „ „ 5 „		1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
	B	„	6,83—1	34,70	152	57	8 „	8 „ „ 5 „		1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
	C	„	6,83—1	34,70	152	57	8 „	8 „ „ 5 „		1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
T 30	A	„	6,43—1	32,66	166	76	9 „	8 „ „ 5 „		2471	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	B	„	6,43—1	32,66	166	76	9 „	8 „ „ 5 „		2471	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	C	„	6,43—1	32,66	166	76	9 „	8 „ „ 5 „		2471	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
T 42	A	„	7,14—1	36,27	166	76	9 „	11 „ „ 7 „		2696	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	B	„	7,14—1	36,27	166	76	9 „	11 „ „ 7 „		2696	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	C	„	7,14—1	36,27	166	76	9 „	11 „ „ 7 „		2696	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	D	„	7,14—1	36,27	166	76	9 „	11 „ „ 7 „		2696	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
T 44	A	Kaksoisvälitys	9,45—1	48,01	166	76	9 „	11 „ „ 7 „		2696	7,50×20	10,50×20	34×7 HD	34×7 HD
	B	Hammaspyörä	9,45—1	48,01	166	76	9 „	11 „ „ 7 „		2696	7,50×20	10,50×20	34×7 HD	34×7 HD
	C	veto	9,45—1	48,01	166	76	9 „	11 „ „ 7 „		2696	7,50×20	10,50×20	34×7 HD	34×7 HD
	D	„	9,45—1	48,01	166	76	9 „	11 „ „ 7 „		2696	7,50×20	10,50×20	34×7 HD	34×7 HD
T 60	A	Ruuviveto	10,67—1	65,94	228	89	12 „	18 „ „ 6 „		3360				
	B	„	10,67—1	65,94	228	89	12 „	18 „ „ 6 „		3360				
	C	„	10,67—1	65,94	228	89	12 „	18 „ „ 6 „		3360				
	D	„	10,67—1	65,94	228	89	12 „	18 „ „ 6 „		3360				
T 82	A	„	12,33—1	101,35	228	89	12 „	14 „ „ 7 „		4005				
	B	„	12,33—1	101,35	228	89	12 „	14 „ „ 7 „		4005				
	C	„	12,33—1	101,35	228	89	12 „	14 „ „ 7 „		4005				
	D	„	12,33—1	101,35	228	89	12 „	14 „ „ 7 „		4005				
T 90	A	2 taka-akselia	10,33—1	84,91	230	89	11 „	11 „ „ 9 „	Westinghouse ilmajarrut	4257				
	B	„	10,33—1	84,91	230	89	11 „	11 „ „ 9 „		4257				
	C	„	10,33—1	84,91	230	89	11 „	11 „ „ 9 „		4257				

Kehys: Ne kohdat, jotka ovat erikoisesti rasituksen alaisia, on vahvistettu tukevilla kulmaraudoilla.

*) GMC Kuormavaunut toimitetaan millä renkailla tahansa, jolloin lisäkustannuksista velotetaan erikseen Yllämainitut kuuluvat vakiovarusteihin ja sisältyvät hintaan.

GMC KUORMAVAUNUN VOI MYÖSKIN SAADA VAKIOMALLISELLA HYTILLÄ VARUSTETTUNA



GMC vakiomallinen ohjaushytti ulkoa

Ajot sujuvat sitä nopeammin ja virheettömämmin, mitä vähemmän työtä kuljetus vaatii ajajalta ja mitä helpommaksi ja mukavammaksi työ on hänelle järjestetty.

General Motorsin vakiomallinen Fisherin rakentama ohjaushytti on erinomaisen käytännöllinen hyttimuoto. Se sopii kaikkiin GMC-malleihin, on talvella vedoton, tiivis ja lämmin, tarjoo ajajalle mukavan istumapaikan sekä runsaasti tilaa. Hyttiin mahtuu hyvin kolme henkilöä.

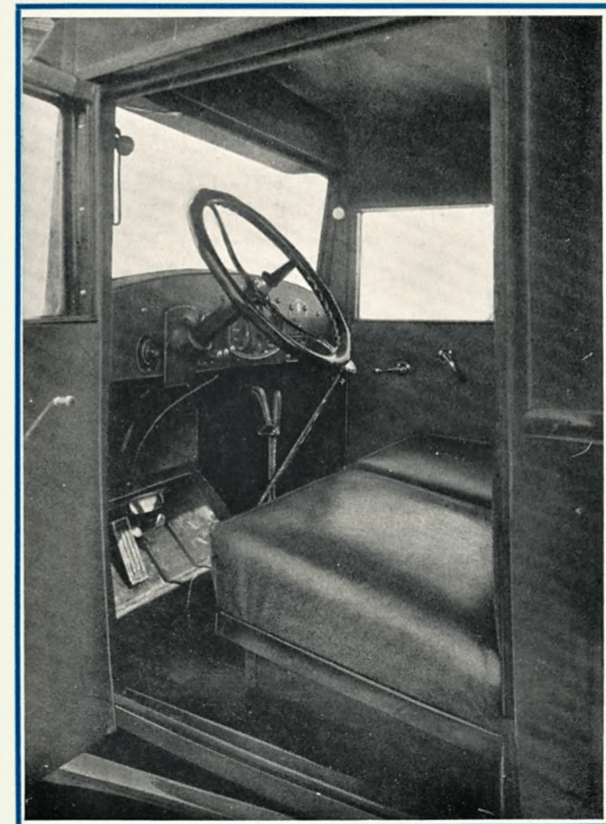
Tuulilasi on yksiosainen ja aseteltava. Ikkunat voidaan laskea oven sisään. Suojus varjelee ajajan silmiä auringon häikäisyltä. Fisher-rakenteelle luonteenomaiset kapeat ikkunapielet jättävät ohjaajan näköalan vapaaksi ja laajaksi, joka on turvallisuuden kannalta hyvin tärkeätä.

Tanakasta rakenteestaan huolimatta hytti on hyvin kevyt, eikä siis anasta paljoakaan vaunun hyödyllistä kantokykyä. Sen runko on hyvin kuivattua, oivallista koivua, ja vahvikkeena muottiinpuristettuja kulmarautoja sekä päällyksenä vankkaa teräslevyä, joka on lakattu miellyttävillä Duco-väreillä. Hytin takaikkunassa on rautatangot.

General Motorsin vakiomallinen hytti on sievä ja tyylikäs, kuten kuvistamme näkyy, joten se osaltaan sievistää koko vaunua.

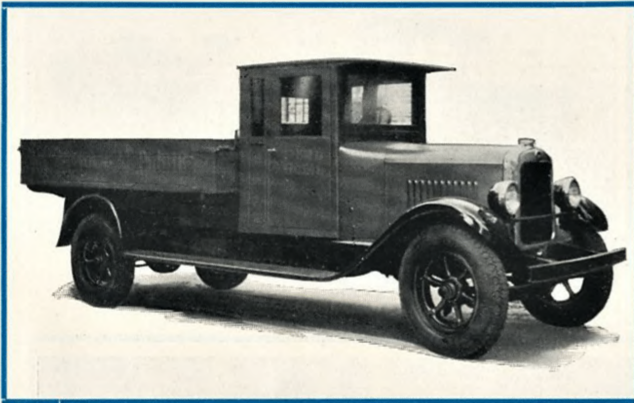
Seuraavat mitat lienevät mielenkiintoisia kuormavaunun ostajille:

Hytin sisäkorkeus	125 sm.
Mittarilaudan ja selkänojan väli	76 „
Istuimen leveys	134 „
Ovien korkeus	107 „
„ leveys	74 „



Sama ohjaushytti sisältä

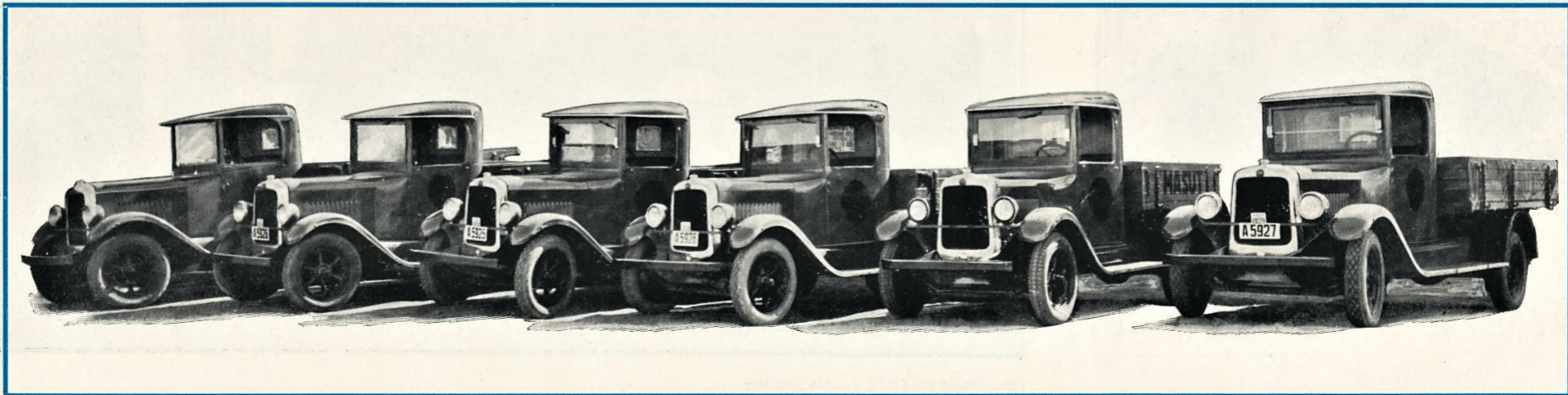
MUUTAMIA NÄYTTEITÄ GMC KUORMA-ALUSTOILLE RAKENNETUISTA ERILAISISTA KORITYYPEISTÄ



GMC-sarjassa on kuormavaunu, joka pikkuseikkoja myöten tarkoin sopii juuri Teidän erikoistarkoitukseenne — vaunu, joka suorittaa kuljetuksenne todella taloudellisesti.

Tällä ja seuraavalla sivulla esittelemme muutamia GMC-alustoille rakennettuja korityyppejä.



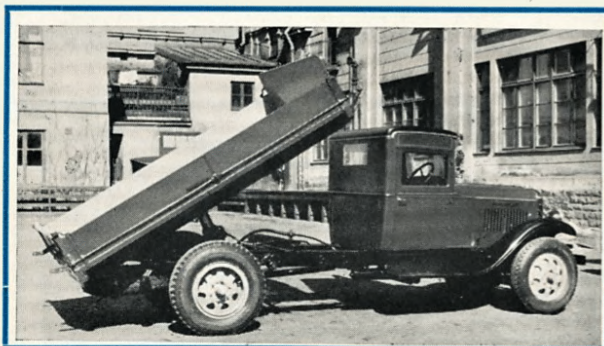




GMC-vaunuja, joitten korit on rakennettu varta vasten leivänkuljetusta varten



GMC-säiliövaunu, joka erinomaisesti mainostaa liikettään.



GMC vaunu, joka on varustettu hydraulisella kippilaitteella



Palokunnille on GMC erittäin sovelias



GENERAL MOTORSIN TUOTE

COPYRIGHT:
GENERAL MOTORS NORDISKA A. B., Stockholm.

Adv. 147. 5. 30.

A.-B. ÅKERLUND & RAUSING
STOCKHOLM